PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (1)

Alexander, Harold

El 29 de abril de 1945, después de un rápido avance por territorio italiano, el general del ejército británico Harold Alexander acepta la rendición de las tropas alemanas en Italia. Aquel mismo año recibe el nombramiento de gobernador de Canadá, cargo que ocupará durante casi siete años. Posteriormente, en 1962, después de haber sido algunos años segundo jefe de las fuerzas del Pacto del Atlántico Norte, se retira a la vida privada. Muere en Londres el 16 de junio de 1969. La prensa, en las notas necrológicas, se referirá á él como «el mejor producto de la tradición inglesa del soldado caballero».

Harold Rupert Leofric George Alexander, tercer hijo del conde de Caledon, había nacido el 10 de diciembre de 1891 en el condado de Tyrone, en Irlanda del Norte. A los veinte años, y siguiendo la tradición militar de la familia, se alista en la Caballería de un regimiento de la Guardia Irlandesa. Poco después, en 1914, recibe el bautismo de fuego en la batalla de Ypres, en Flandes.

Pronto tiene oportunidad de demostrar sus notables cualidades militares y su aptitud para el mando. De este modo, a los 43 años es el general más joven de Gran Bretaña. Como sus futuros adversarios Rommuel y Kesselring, Alexander había terminado la experiencia de la gran guerra templado para cualquier prueba y con un excelente historial. En la postguerra tuvo oportunidad de profundizar en el conocimiento de la mentalidad y de la capacidad de los combatientes alemanes al mandar en Letonia contra los bolcheviques una «división blanca» a la que se había incorporado un batallón del renaciente ejército alemán. Esta experiencia sería de capital importancia en el futuro de su carrera.


Alexander conversa con soldados norteamericanos durante la campaña en Italia.

Poco antes de dar comienzo la II Guerra Mundial es nombrado general de División, y como tal combate a los alemanes en Flandes tomando parte de en la retirada de Dunkerque. En 1942, en el mes de marzo, coordina el repliegue del contingente angloindio destacado en Birmania. La situación era realmente desmoralizadora. Alexander se encontraba en un país inhóspito combatiendo a tropas enemigas que se anunciaban superiores. No se dejó vencer, y después de dos meses de marchas forzadas consiguió llevar a sus tropas hasta las montañas de Assam, desplegando a sus hombres en defensa de la India.

En aquella época el desarrollo de la contienda se mostraba claramente favorable a las potencias del Eje. Rommel había lanzado su ofensiva del norte de Africa. Alexander recibe la orden de trasladarse a El Cairo para tomar el mando del teatro de operaciones del Oriente Medio. Como primera medida traslada el cuartel general al desierto, y convence a sus soldados de que Rommel no es indestructible. En enero de 1943 sus tropas ocupan Túnez, y en mayo del mismo año acepta la rendición de las fuerzas germanoitalianas de Africa.

Dos meses más tarde, y una vez cumplida su misión en Africa, dirige el desembarco de las tropas aliadas en Sicilia. En septiembre del mismo año participa en las conversaciones de rendición de Italia, para dirigir días después la «Operación Avalancha», tal como se conoció al desembarco aliado en Salerno.

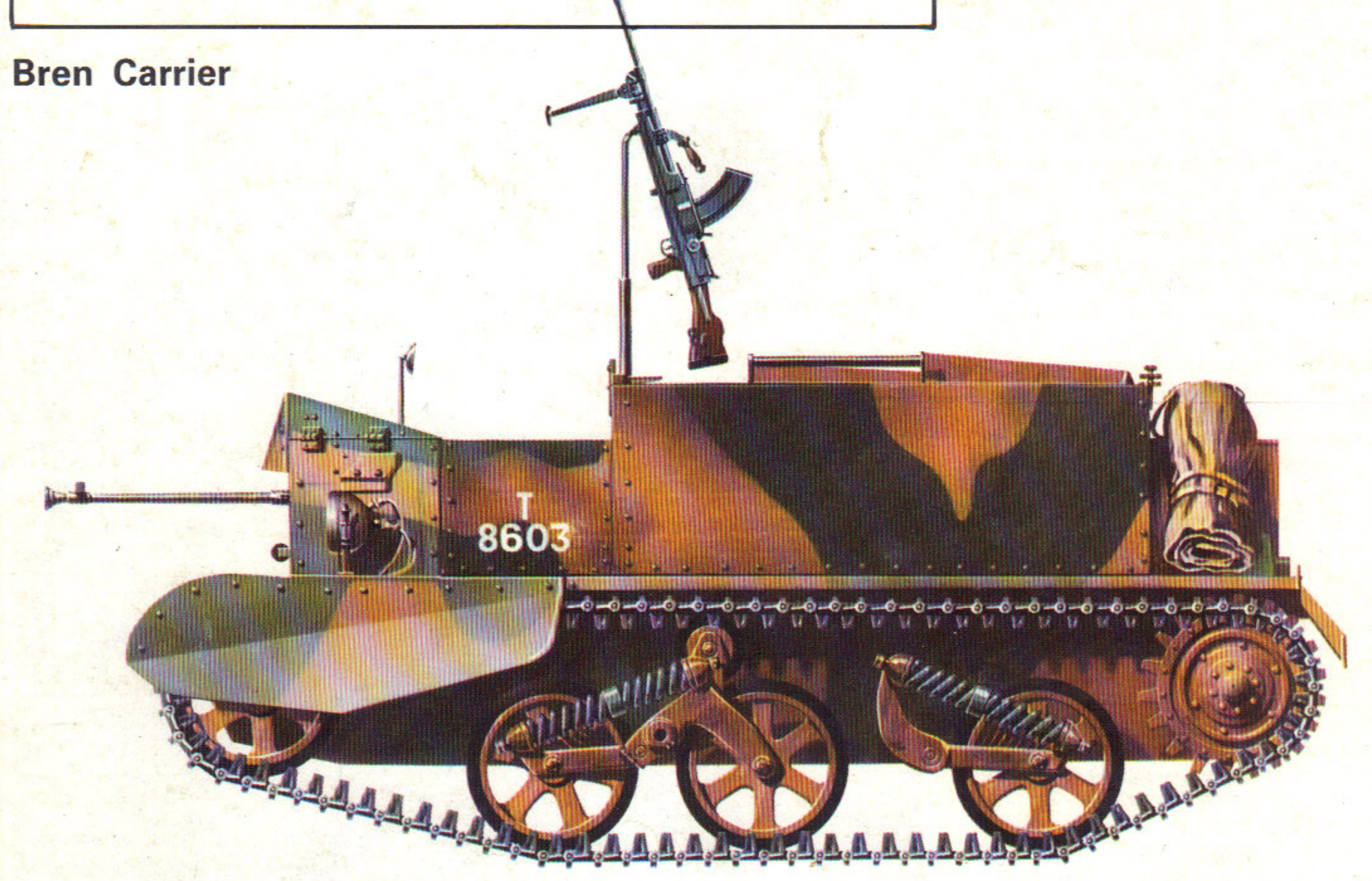
En la primavera de 1944 participa en las batallas de Cassino. Pese a la renuncia de Churchill, recibe el nombramiento de mariscal. La rendición de las fuerzas alemanas fue firmada en el Cuartel General Angloamericano de Caserta.

Alexander terminó sus días en su finca a las afueras de Londres.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (1)

Bren Carrier



Una vez terminada la I Guerra Mundial, la mayoría de los ejércitos seguían aferrados a la idea ya superada de la necesidad de ruptura de una línea enemiga inómvil. Por eso insistían en la fabricación de carros de combate fuertemente acorazados y de gran potencia artillera.

Sin embargo Inglaterra prefirió optar por los tanques pequeños, veloces y ágiles. De este modo en 1920 aparece un prototipo de vehículo blindado monoplaza proyectado por sir Gifford Martel. Se continúa esta línea con otros tipos de carros, hasta que el ejército británico comprende que son unos vehículos tan ligeramente acorazados y armados que en ningún caso se pueden utilizar como medios efectivos de combate. Por eso se decide fabricar un tipo básico adaptable a todas las misiones sin que haya que realizar grandes modificaciones. En 1934 nace el VS 250 de cadenas, producido por la firma Vickers Armstrong.

El VS 250 fue el origen del modelo definitivo de vehículo todo uso que realizado en 1939 se conoció universalmente como Bren Carrier. El nombre procedía del excelente fusil ametrallador que portaba y que en los primeros modelos constituía su armamento principal.

Este tanque relativamente pequeño, ya que tan sólo pesaba cuatro toneladas y media, tenía capacidad para una tripulación de hasta seis hombres. De él se realizaron tres modelos básicos, que sólo se diferenciaban por el motor. El tipo 1 llevaba un Ford de 8 cilindros en V y 65 caballos. El tipo 2 tenía también un Ford GAEA de 8 cilindros en V y 85 HP, y el tipo 3 iba propulsado por el mismo motor, sólo que en los dos primeros casos se fabricaba en Inglaterra, y el último en Canadá.

Sus reducidas dimensiones y la regularidad de su marcha hicieron de él un vehículo óptimo para el reconocimiento y el trasnporte de tropas. Con el tiempo se mejoró notablemente el armamento, sustituyendo el fusil ametrallador Bren por una carabina anticarro de gran eficacia.

El Bren Carrier se utilizó en diversas versiones modificadas para múltiples fines y fue muy apreciado por cuantas tropas lo emplearon. Las fuerzas del Eje lo capturaron en gran número, especialmente en Francia y Africa.

Tipo Bren Carrier	n.º 1 Mk II	Motor	Ford V8 de 65 HP
Año	1939	Velocidad máx.	48 km/h
Peso	4,5 t	Autonomía	250 km
Longitud	3,65 m	Tripulación	de 3 a 6
Anchura	2,10 m	Armamento	1 carabina ac Boys de 14 mm +
Altura	1,60 m		1 Bren o 2 de 7,7 +
Luz libre	20 cm		1 mort. de 55 mm
Protección (coraza máx.)	10 mm	Máx. trinchera superable	1,40 m

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LOS GENERALES (2)

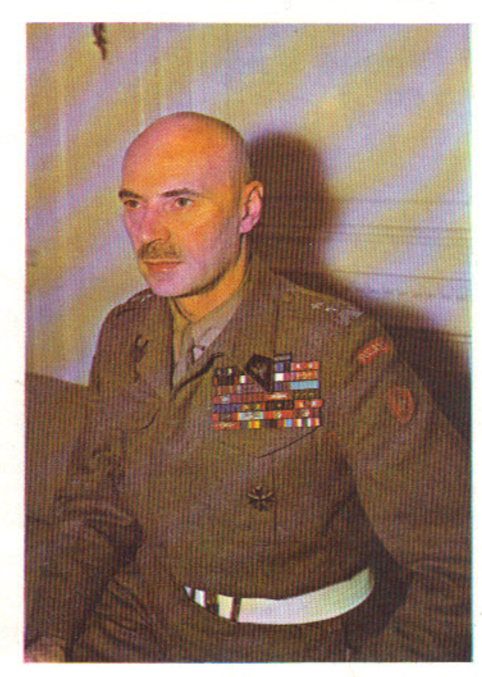
Anders, Wladislaw

Wladislaw Anders fue el general polaco que pasó a la Historia por la legendaria carga de Caballería, que en 1939 rompió el cerco de carros de combate panzer del Ejército de Hitler.

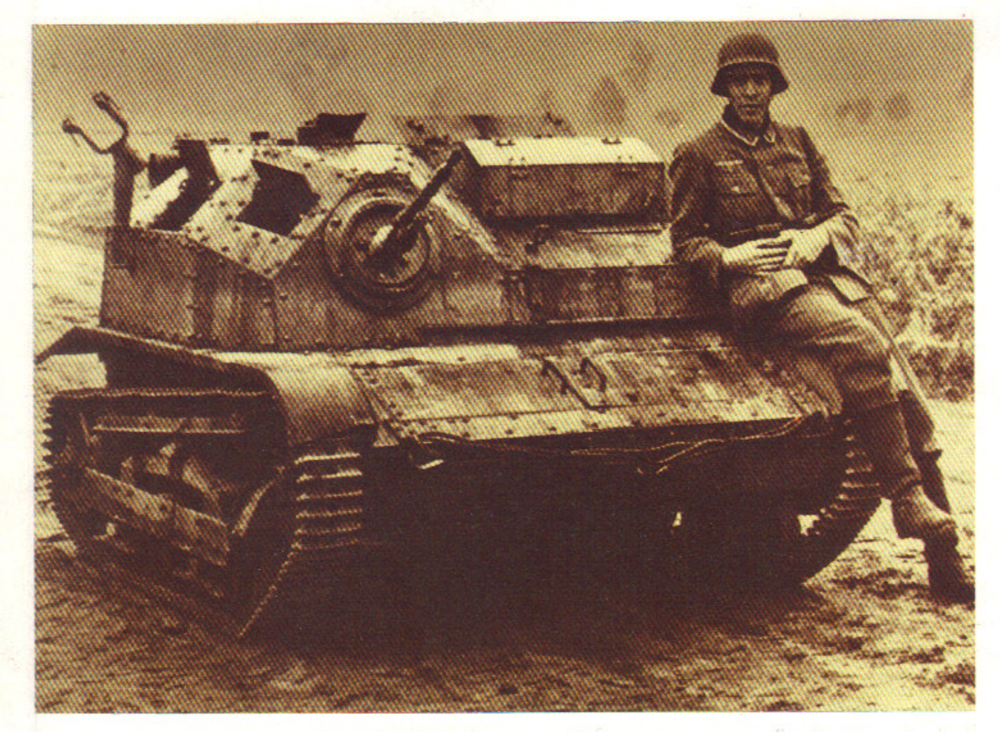
Había nacido en Bolonia, en las proximidades de Varsovia, el 3 de agosto de 1892. Su vida estuvo señalada por la lucha por la libertad.

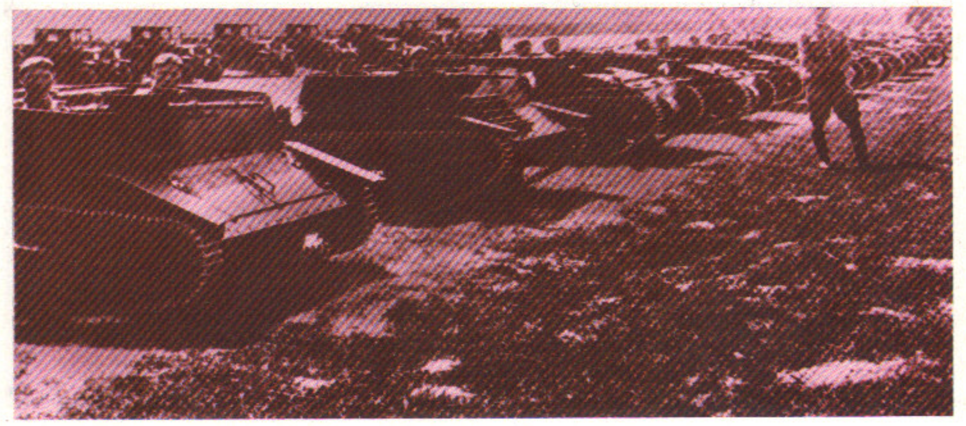
En su juventud, durante la I Guerra Mundial, fue oficial de un regimiento de Caballería del ejército zarista. Después de la revolución soviética de 1917 manda un escuadrón de Caballería contra los rusos en defensa de Polonia, su país. En 1936 recibe el nombramiento de general, y cuando Hitler inicia su camino para hacerse dueño de Europa, e invade Polonia, Anders protagoniza uno de los pocos episodios victoriosos y más gloriosos de la guerra, cargando contra los carros de combate alemanes y logrando romper su cerco con la Caballería. Esto ocurre en 1939, y ese mismo año, al caer prisionero de los rusos, es conducido a Moscú y encerrado en la Lubianka donde permaneció casi dos años.

Una vez en libertad a finales del mes de julio de 1941, se le confía la organización del Ejército Polaco para combatir junto a los aliados en la guerra contra Hitler. Enviado a Oriente Medio, se le encomienda el mando de 60.000 soldados, al frente de los cuales combate toda la campaña de Africa del Norte, interviene en las batallas más importantes del desierto y se une finalmente al VIII Ejército del general Montgomery.



El general Wladislaw Anders, que al final de la guerra fue nombrado jefe de las tropas polacas en el sur de Europa.





Izquierda: Un soldado alemán posa sentado en una tanqueta polaca TK-3, capturada en 1939.

Izquierda, abajo: Una columna de tanquetas polacas TK-1, dispuestas para unas maniobras.

El general Anders también hizo la guerra en Italia. Fue uno de los principales protagonistas aliados de la campaña, con una actuación especialmente destacada en Montecassino. En 1944, en el mes de mayo, vence a los tenaces defensores, la tercera compañía de paracaidistas alemanes, y conquista Montecassino. En sus memorias reconoció el valor del combatiente germano, para quien tuvo palabras de elogio.

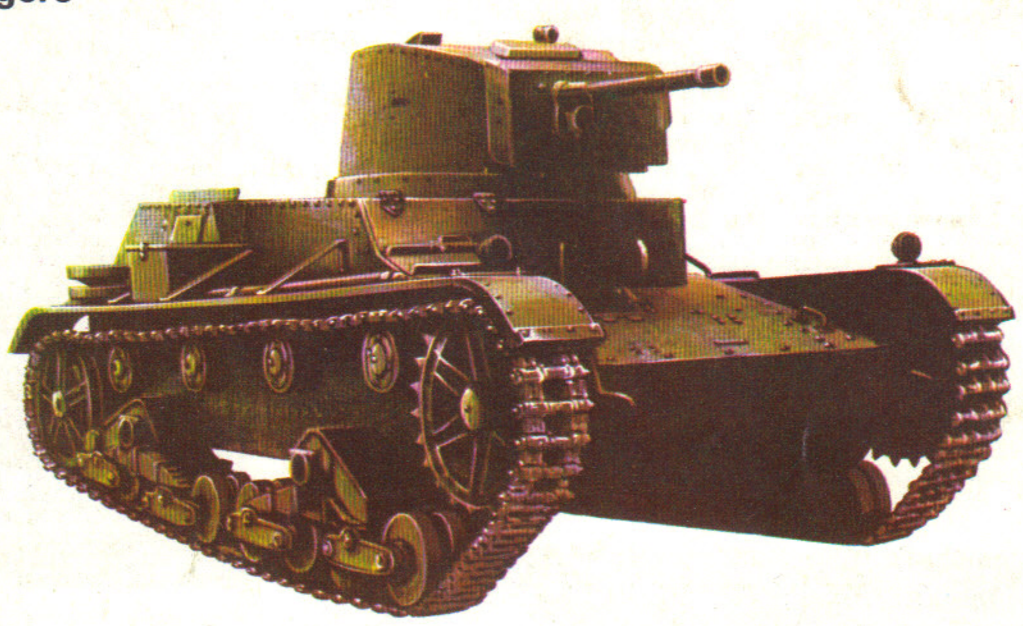
En el transcurso de la campaña de Italia libera Ancona y Bolonia, y en enero de 1945 el gobierno polaco exiliado en Londres le nombra comandante en jefe de todas las tropas polacas que combatían en el sur de Europa. Al terminar la guerra el general Anders no quiso regresar a su patria, declarándose hostil al gobierno polaco comunista.

Se instaló en Londres, donde durante el resto de su vida constituyó visita obligada para todos los polacos en el exilio europeo.

A su muerte, ocurrida el 12 de mayo de 1970, fue sepultado en Montecassino por su expreso deseo.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque ligero 7TP



En la década de los años 30 Polonia compró entre 40 y 50 tanques **Vickers** de 6 tm. El desarrollo posterior de este modelo condujo a la construcción del tanque ligero **7TP,** que estuvo produciéndose desde 1934 a 1939. La primera versión disponía de 2 torretas, cada una de ellas equipada con una ametralladora simple, y pesaba unos 9.000 kg. El motor era un Saurer de 110 hp. La siguiente versión disponía, por el contrario, de una torreta sueca armada con un cañón Bofors de 37 mm. y una ametralladora coaxial de 7,92 mm. Debido a las dificultades de suministro de la torreta sueca, no se construyeron muchas unidades de este modelo.

La versión final (el **7TP** mejorado) disponía de un blindaje más pesado, una nueva torreta diseñada al efecto y una suspensión más potente. Sin embargo, no llegó a producirse. El **7TP** tuvo que ser sustituido por el **10TP,** cuyo primer prototipo se finalizó en 1937. Disponía de una suspensión tipo Christie, y el motor era un La France americano de 210 hp. y 12 cilindros, que permitía al vehículo una velocidad punta en carretera de 50 km/h. Al igual que algunos tanques norteamericanos Christie, el **10TP** también podía desplazarse sobre las ruedas, prescindiendo de las cadenas. En ese caso, la velocidad punta era de 70 km/h. El **10TP** disponía de la misma torreta que el **7TP,** pero además estaba armado con una ametralladora montada en el casco.

El **14TP** fue un tanque medio que también disponía de una suspensión tipo Christie, aunque el modelo tan sólo podía desplazarse sobre sus cadenas. Este tanque alcanzaba una velocidad punta en carretera de 50 km/h. y estaba movido por un motor alemán Maybach de 12 cilindros. Su peso en combate era de 14.000 kg. Al igual que el **10TP,** nunca llegó a producirse.

Los polacos encargaron 2 tanques americanos Christie en 1936, pero como nunca llegaron a pagarlos no les fueron servidos, y acabaron incorporándose a las fuerzas armadas de los Estados Unidos.

Cuando los alemanes invadieron Polonia en 1959, el Ejército polaco disponía de una fuerza acorazada de 169 tanques **7TP** así como 50 Vickers de 6 tm., 67 tanques ligeros Renault FT-17 de la I Guerra Mundial, 53 Renault R-35 franceses (que se retiraron a Rumanía y no entraron en acción), unas 700 tanquetas TK/TKS, y un centenar de automóviles blindados. Esta fuerza, enviada a combatir contra más de 3.000 tanques alemanes, fue rápidamente destruida o capturada.

Tanque ligero 7TP

7TP, 7TP mejorado, 10TP y 14TP.

Tripulación: 3 hombres.

Armamento: 1 cañón de 37 mm., 1 metralladora de 7,92 mm. coaxial con el armamento principal.

Coraza: Máxima 40 mm.

Dimensiones: Longitud 4,997 m., anchura 2,413 m., altura 2,159 m.

Peso: 11.000 kg.

Motor: Saurer diesel con una potencia de 110 hp.

Prestaciones: Velocidad máxima carretera 32 km/h.; autonomía 160 km.; franqueo de obstáculo vertical 0,609 m.; franqueo de zanja 1,828 m. pendiente 60 por 100.

Historial: Al servicio del ejército polaco desde 1934 a 1939.

Auchinleck, Claude J. E.



El general Auchinleck, que al mando del VIII Ejército se enfrentó al Afrika Korps.

Militar de gran prestigio aunque poco afortunado a la hora de elegir a sus colaboradores y subordinados más directos, el general inglés Auchinleck, al estallar la II Guerra Mundial, era comandante en jefe de la India, si bien su gran oportunidad surge cuando por disposición de Churchill, en julio de 1941, sustituye al general Wawell al frente de las fuerzas británicas desplegadas contra el ejército germanoitaliano en el Norte de Africa.

Claude Auchinleck nació en Aldershot (Hampshire) en 1884. A sus 57 años, al asumir el mando en el Norte de Africa, es efectivamente un general extraordinariamente preparado y muy prudente. Sin embargo confía el VIII Ejército al general Cunningham, famoso por sus fáciles victorias contra los italianos en Abisinia, pero que no estaba a la altura de esta responsabilidad. El 23 de noviembre de 1941 las fuerzas acorazadas británicas estaban casi destruidas por el Afrika Korps en Sidi Rezegh. Auchinleck demuestra su frialdad y entereza cuando ordena a Cunningham mantener la ofensiva pese a la voluntad de éste de iniciar la retirada. No se deja impresionar por el momentáneo fracaso porque sabe que la abundancia de reservas británicas y la escasez de los aprovisionamientos de Rommel producirán su efecto antes o después.

Del sucesor de Cunningham, Neil Ritchie, se dice que preside el VIII Ejército más que mandarlo, lo cual indica una nueva falta de acierto de Auchinleck al elegir a su subalterno. Esto no quita para que el 7 de diciembre Rommel se vea obligado a replegarse.

Surgen elementos de conflicto entre Churchill y el General. El Premier quiere reanudar cuanto antes la ofensiva, y también que Auchinleck mande personalmente el VIII Ejército, si bien éste no cree oportuno atacar, y cuando asume el mando directo del Ejército sigue sin decidirse. Tiene otras responsabilidades además de la de vencer al mariscal Rommel. Presionado por Churchill, le promete que el 15 de junio iniciará el ataque.

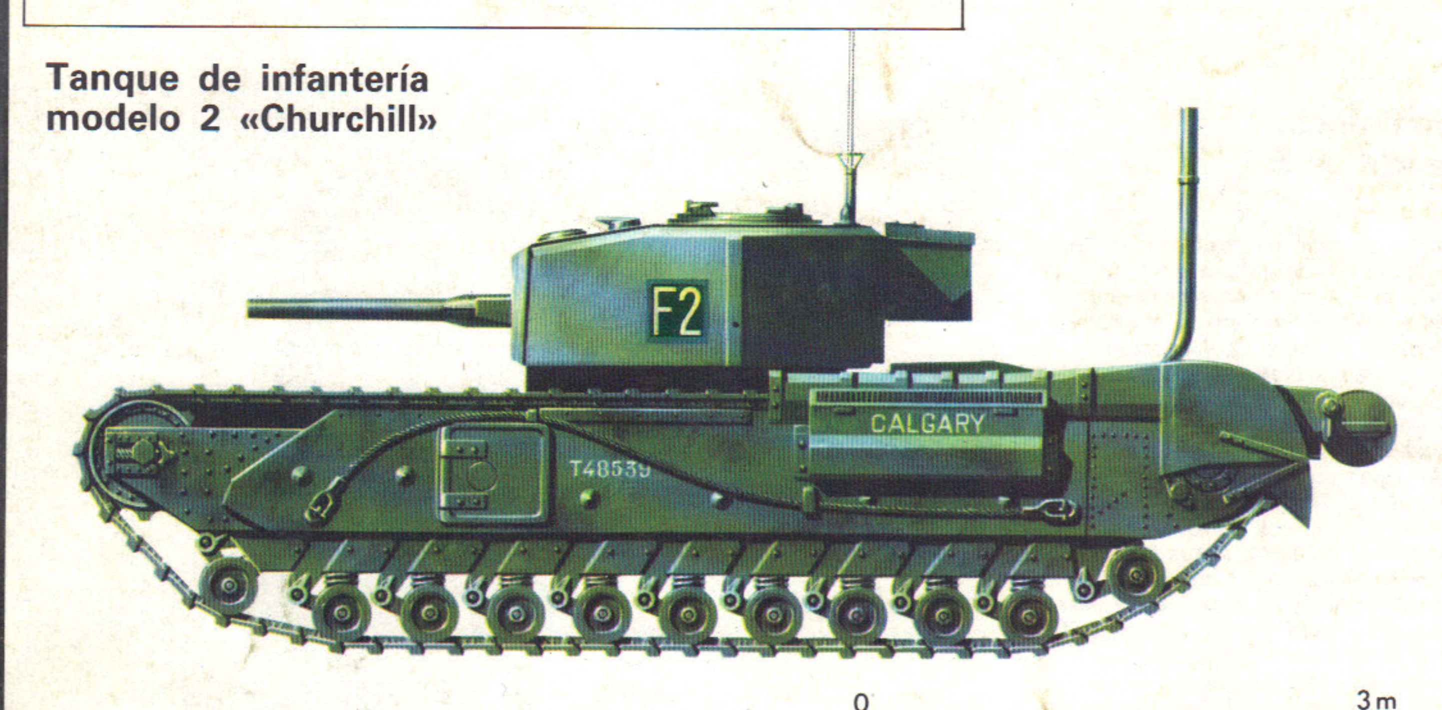
Continúan las diferencias de criterio entre el general y el Primer Ministro. Esta vez se trata de Tobruk. El político está convencido de que se defenderá largo tiempo. El militar cree que hay que conservarlo pero sólo como apoyo costero de un nuevo frente. Rommel resuelve las dudas. Ataca y conquista la fortaleza en menos de 24 horas. El 21 de junio Tobruk se rinde, con 33.000 prisioneros, seis generales y gran cantidad de material. Churchill exige el cese de Ritchie. Auchinleck, pese a su tendencia natural a defender a sus subordinados hasta las últimas consecuencias, acaba aceptando, y toma el mando directo del VIII Ejército. Acabará siendo sustituido por el legendario Montgomery, que adopta como propios todos los planes de Auchinleck y la misma estrategia de espera.

Con el paso de los años la figura del general Auchinleck fue revalorada, y gran parte del mérito atribuido a Montgomery por su victoria sobre Rommel en El Alamein le ha sido reconocido.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

LAS ARMAS (3)

Tanque de infantería modelo 2 «Churchill»



En septiembre de 1939 el Estado Mayor del ejército británico se dio finalmente cuenta de que Inglaterra no disponía de un modelo de carro pesado capaz de acompañar eficazmente a la Infantería contra los objetivos fortificados, ni tampoco de oponerse a la acción de los carros alemanes de los últimos tipos. Se encargó a una firma irlandesa que pusiera remedio a esta situación, y ésta, después de tan sólo un año, presentó un prototipo que fue aceptado para la producción en serie.

Aunque no se trataba realmente de una vuelta a los viejos esquemas, seguía siendo un carro extraño. Dotado de cadenas envolventes, tenía una buena maniobrabilidad y una aceptable marcha en carretera. La coraza aseguraba una protección razonable, pero la velocidad era baja y la pieza principal, un obús de 76,2 mm, estaba en posición fija, mientras que en la torreta se situaba un cañón anticarro de 40 mm y una ametralladora de 7,92 mm. Sobre el techo de la torreta podía montarse un antiaéreo Bren de 7,7 mm de tiro rápido.

Este tipo se denominó Modelo 1, y pronto fue modificado a base de sustituir el obús del casco por una ametralladora de 7,92 mm. Este fue el Modelo 2. Cambios sucesivos en el armamento y en su disposición dieron lugar a los distintos modelos, hasta llegar al Modelo 6, de silueta modificada que siguió en servicio muchos años después de la guerra.

Fueron construidas también versiones especiales, como el tipo de transporte de puentes o el lanzallamas.

Aunque no puede definirse como el mejor de los carros ingleses, el «Churchill» fue también apreciado por sus tripulaciones por su protección y fiabilidad. Este tanque combatió prácticamente en todos los frentes de Europa y Norte de Africa y se utilizó como elemento especial en Dieppe. Allí una treintena de carros Modelos 1,2 y 3 del 14.° Regimiento acorazado canadiense, dotado de tubos de escape especiales y tomas de aire que los harían anfibios, tendrían que haber entrado en acción contra las posiciones alemanas poco después del desembarco.

No ocurrió así, y al final de la batalla los soldados de la Wehrmacht pudieron recuperar un buen número casi intacto, mientras sólo una escasa parte de la fuerza de desembarco lograba a duras penas volver a los barcos que la devolverían a Inglaterra.

Entre la variedad de modelos de este tanque de Infantería destaca el Modelo 4 por su torreta de fundición así como de planchas soldadas, mientras que el Tipo 5 disponia de un mortero de 95 mm para usar en tiro cercano contra fortificaciones.

Tanque de Infantería tipo «Churchill»	Mk2	Vel. máx.	27 km/h.
Año	1941	Autonomía	203 km.
Peso	36 t.	Tripulación	5
Longitud	7,44 m.	Armamento	1 × 40 + 2 × 7,92 + 1 × 7,7
Anchura	3,25 m.		
Altura	2,48 m.	Máx. trinchera superable	3,65 m.
Luz libre	51 cm.	Máx. escalón superable	30°
Protección (cor. máx.)	100 mm.	Vado	91 cm.
Motor	Bedford 12 cil. de 350 HP.		

Badoglio, Pietro

Pietro Badoglio nació en un pueblecito del Monteferrato el 28 de septiembre de 1871. Hijo de terratenientes, al final de sus estudios en el Liceo ingresó en la Academia Militar de Turín. Lleva una carrera no muy brillante hasta que conoce inesperadamente la notoriedad en 1916 con el episodio famoso de Babotino: Badoglio, a la cabeza de una columna especial, conquista la cabecera de puente de Gorizia en un alarde de valor y de inteligencia estratégica. Contaba entonces 45 años, y a los 46 es promovido a general de División y luego a teniente general por méritos de guerra.

A partir de ese momento y a pesar de cierto número de intervenciones de consecuencias desgraciadas, hasta desastrosas, como en el caso de la derrota de Caporetto, su carrera no sólo permanece incólume sino que avanza con pasos de gigante. En el transcurso de diez años, de 1926 a 1936, es nombrado jefe del Estado Mayor General y mariscal de Italia; gobernador de Tripolitania y Cirenaica, cargo que mantiene hasta 1934, en que pasa a ser Alto Comisario para Africa Oriental; jefe de las operaciones bélicas de la guerra de Etiopía y Virrey de Etiopía después de la conquista de Addis Abeba.

Con el final de la guerra Badoglio llega a la cumbre de su carrera y de su fama. Recibe numerosos honores y prebendas: el título de duque de Addis Abeba, la concesión de un régimen especial económico, el regalo de un chalet en Roma, la presidencia del Consejo Nacional de Investigaciones.

Llegan los años de la II Guerra Mundial. Consciente de la grave falta de preparación del Ejército y poco dispuesto en favor de la política del Eje, se opone a la intervención de Italia en la guerra, aunque no dimite de su cargo de jefe del Estado Mayor cuando su patria toma parte activa en la guerra. «Un soldado no dimite, un soldado combate», dice explicando las razones de su participación. Sin embargo en noviembre de 1940, y como consecuencia de la marcha de algunas de las primeras operaciones de la contienda, es destituido. A los ojos de la opinión mundial, se convierte en una víctima del fascismo y, a la vez, en una baza de reserva de la Monarquía.

En efecto, cuando después de la pérdida de Libia y la derrota de Túnez el rey Víctor Manuel III se da cuenta de la necesidad de desembarazarse de Mussolini y de tomar las riendas de la situación, piensa en él, y de este modo es nombrado jefe del gobierno. El 25 de julio de 1943 lee en la radio la famosa proclama «la guerra continúa». Sin embargo, a la vez establece con los aliados las conversaciones secretas que llevarán al armisticio de septiembre de 1943, al que seguirán la declaración de guerra a Alemania y el período de cobeligerancia para el gobierno trasladado al sur.

El general Badoglio se retira a la vida privada una vez presentada su dimisión el 18 de junio de 1944. Después de la guerra es sometido a proceso y depuesto de su cargo de senador, aunque la sentencia es declarada nula en 1948 por la Corte de Casación. Badoglio muere en Grazzano Monteferrato el 31 de octubre de 1956.

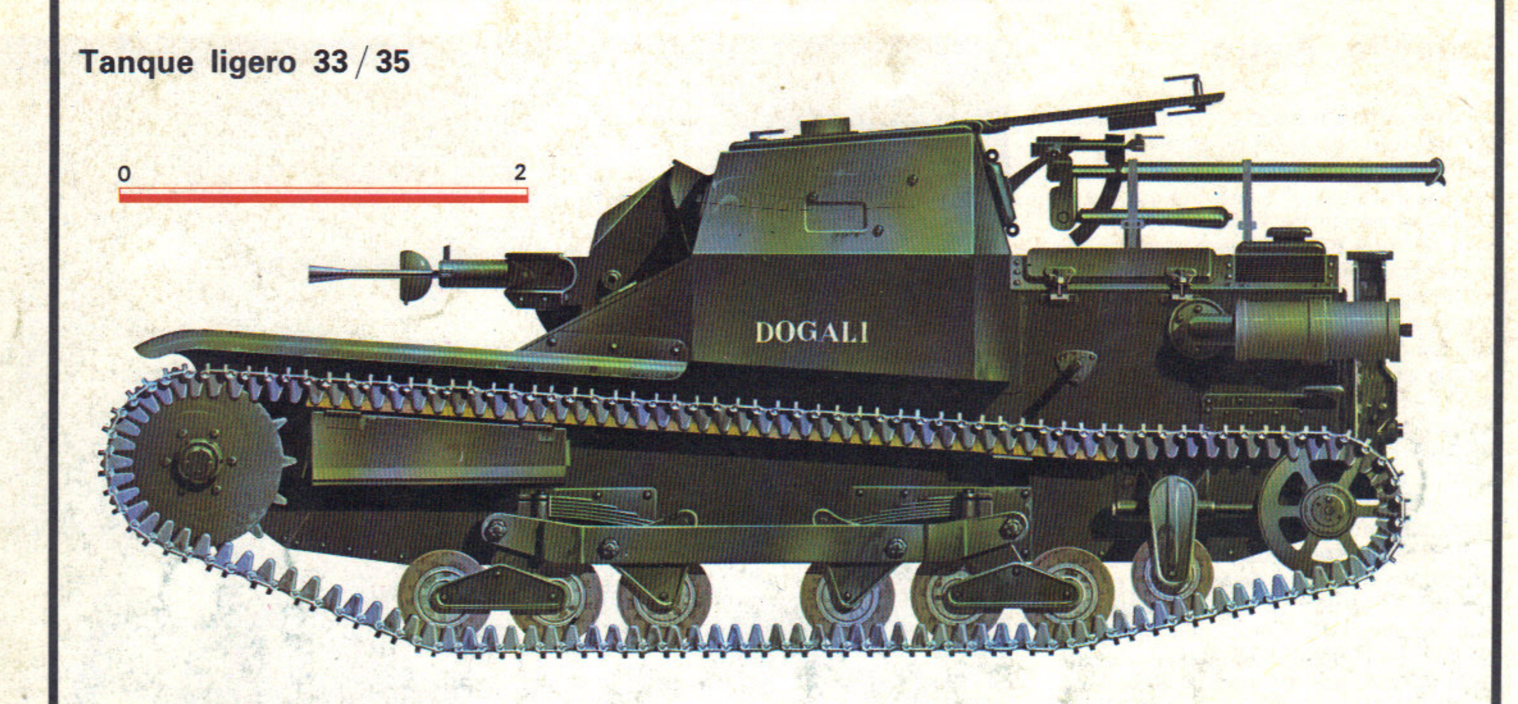




Arriba: El general Pietro Badoglio, negociador del armisticio con los aliados, entre los generales Mac Farlane y (a la derecha) Maxwell Taylor.
Sobre estas líneas: Badoglio (primero por la izquierda), en el frente francés, junto con Mussolini.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque ligero 33/35



Con frecuencia este carro apodado «lata de sardinas» y con otros epítetos no menos irónicos, ha sido puesto como ejemplo del mal armamento italiano en el transcurso de la II Guerra Mundial. En realidad no era un instrumento malo, aunque sí hay que pensar que estuvo mal empleado. Cuando en 1929 se estaban formando las fuerzas acorazadas del Ejército Real, todavía no se había determinado cómo iba a ser el modelo del nuevo carro de combate. Los altos generales no tenían las ideas claras sobre el empleo de los vehículos acorazados. La experiencia demostraba que en el combate más que una ayuda eran un estorbo.

En este clima de incertidumbre aparece el pequeño y original carro inglés Carden Loyd de 1,7 toneladas. Italia adquiere 25 que fueron estudiados y experimentados atentamente, y como consecuencia nace el proyecto de un nuevo carro ligero construido por Ansaldo con motor Fiat, cuya producción en serie comienza en 1933. Es denominado VC 33 y lo comprarán los ejércitos de varios países como Hungría, Austria, Bulgaria, Brasil, China.

De dimensiones reducidísimas tenía un casco de láminas de acero que garantizaba la protección contra las armas ligeras de infantería. Sus características de motor, suspensión y armamentísticas le garantizaban muy buenas prestaciones. Además el precio era muy bueno, cualidad de indudable importancia.

Por desgracia, primero combatió en Etiopía, donde, enfrentándose a un enemigo prácticamente desprovisto de medios anticarro, demostró dotes superiores a las reales. Eso condujo a errores de valoración que determinaron su empleo contra medios mucho más potentes, obligándole a operar si no como carro pesado, al menos como carro medio, mientras tendría que haberse limitado a misiones de reconocimiento. Cuando se advirtió que este pequeño vehículo no podía competir con los carros adversarios ya era demasiado tarde: El CV 33 fue literalmente hecho pedazos sin haber tenido casi la posibilidad de defenderse y el heroismo de sus tripulantes no bastó para colmar sus lagunas.

En total, fue construido en tres versiones base, 33, 35 y 38; hasta 1943, los carros L no fueron retirados del frente y después de los tristes sucesos de septiembre, terminaron su carrera con las tropas acorazadas de la República Social de Mussolini.

Año		1935
Peso		3,4 t.
Longitud		3,17 m.
Anchura		1,40 m.
Altura		1,29 m.
Luz libre		25 cm.
Protección (cor. máx.)		13,5 mm.
Motor		Fiat CV 3 de 43 HP
Veloc. máx.	en carretera	42 km/h.
	en otros terrenos	14,4 km/h.

Autonomía	en carretera	120 km
	en otros terrenos	80 km.
Tripulación		2
Armamento		2 ametr. Breda 35 de cal. 8
Municiones		3.200 cartuchos
Trinchera máx. superable		1,45 m.
Escalón máx. superable		70 cm.
Pendiente máx. superable		45°
Vado		70 cm.
Consumo por 100 km. de carretera		40 litros

Bradley, Omar

A pesar de la notable influencia que como profesor de academia militar tuvo sobre muchos jóvenes estadounidenses, Omar Bradley no conoce un auténtico protagonismo bélico hasta el día del desembarco de Normandía, el 6 de junio de 1944.

Discípulo y en cierto modó protegido de Marshall y de Eisenhower, comandante en jefe de las fuerzas aliadas en Europa, y el hombre que en el último año de la contienda hubo de resolver los más difíciles problemas del frente europeo, Omar Bradley es uno de esos generales, en definitiva, que nunca quieren hacer más de lo debido, que no se aferran a omnipotentes «señores de la guerra», sino que saben conquistar con los hechos la estimación de los superiores y el respeto de los soldados.

Nació en Clark, en el estado de Missouri, en el 1893. De la misma edad poco más o menos que la mayor parte de los generales americanos cuyas importantes decisiones fueron marcando el rumbo de la contienda, en 1915 sale de la Academia Militar de West Point con el grado de teniente y durante un tiempo es instructor del ejército. Posteriormente será profesor de táctica en el instituto superior. Después, de 1927 a 1932 es responsable del entrenamiento en la escuela de infantería de Fort Benning, y desde ese puesto llama la atención de Marshall que en aquella época era subdirector de la escuela. Desde ese momento Marshall le apoyará a lo largo de toda su carrera.

Hasta ahora Bradley no ha conocido lo que es una batalla. Su bautismo de fuego lo recibe en el frente africano. En mayo de 1943 el general sustituye a Patton en la fase final de la conquista de Túnez, y, poco después, como brazo derecho de Patton, participa en el desembarco de Sicilia, una experiencia útil para su carrera. En agosto de 1943, cuando se plantea la necesidad de nombrar un comandante para la invasión (después del desembarco de Normandía), Marshall no tiene dudas y le comunica a Eisenhower su decisión de elegir a Bradley. Contribuye a la elaboración de los planes de desembarco y comienza su gran aventura de guerra al mando del V y VII Cuerpos. Después de sangrientas batallas conquista el Contentin, libera Cherburgo y a continuación, a la cabeza del XII Grupo de ejércitos, libera la Bretaña y se dirige hacia Bélgica y Luxemburgo.

La mayor parte de los méritos de la violenta y difícil campaña que siguió a la «Operación Overlord», como se llamó al desembarco, se adjudicaron al general Patton. En realidad, fue Bradley el teórico de esta fase de la guerra. Fue el hombre que con terca meticulosidad trató de preparar hasta los menores detalles de los movimientos que había que realizar. Este general sureño se revela como un óptimo estratega que jamás envía a sus hombres al matadero. Para reducir al mínimo las pérdidas de la infantería propicia el pleno empleo de los carros de combate (los de Patton, su subordinado en esta fase de la guerra), de la artillería y de la fuerza aérea. Precisamente por esta determinación de no querer exponer a sus hombres a riesgos innecesarios o excesivos le llamarán el «general soldado».

A su regreso a Estados Unidos Bradley sustituye a Eisenhower como jefe del Estado Mayor. Es su última misión de gran prestigio antes de retirarse definitivamente a la vida privada.



El general Bradley, uno de los más importantes estrategas norteamericanos de la Segunda Guerra Mundial.

Bajo estas líneas: Las tropas de Bradley entran en la ciudad de Cherburgo.

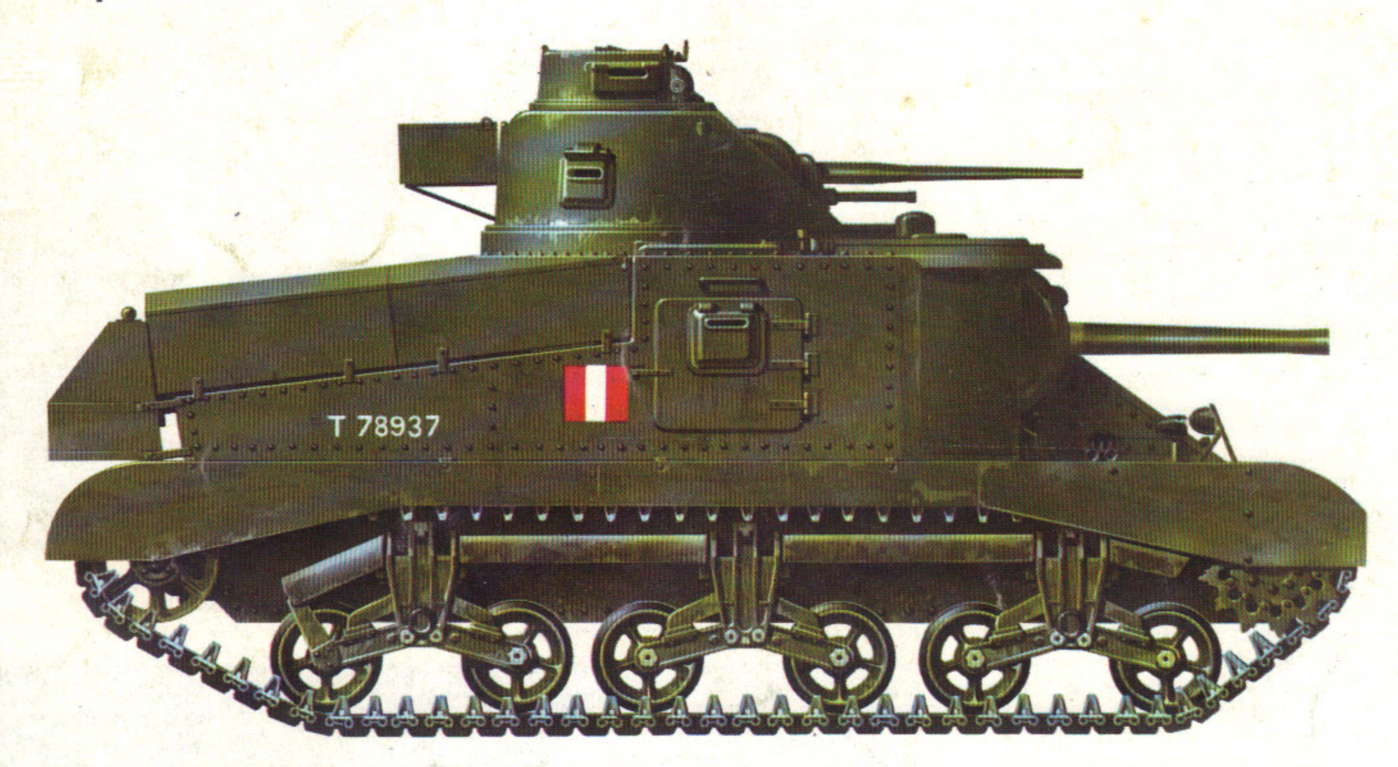


Abajo: Un carro de combate americano atraviesa el Rin sobre un puente de barcas. Fueron los carros del III Ejército americano los que primero cruzaron el río alemán.



PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque medio «Lee» modelo 3



En los primeros días de la Segunda Guerra Mundial Gran Bretaña se mostraba extraordinariamente segura y confiada de poder dar cuenta de Alemania en poco tiempo. Sin embargo, el desarrollo de los acontecimientos y la retirada de Dunkerque, donde se había perdido todo el equipo pesado, aunque se salvara gran parte del cuerpo expedicionario británico, hacía presagiar una pronta invasión de la Gran Bretaña. La victoria sobre la Luftwaffe había conjurado momentáneamente el peligro, pero la presión de los U-Boote diezmaba a la flota mercante británica. La única esperanza en ese momento era la ayuda de América, pero los americanos todavía no veían con buenos ojos la posibilidad de una intervención. Pese a todo, Churchill pide a Roosevelt material, de tal modo que los americanos, según la ley de «Préstamo y Arriendo», proporcionan a sus primos de ultramar una adecuada cantidad de armamento, además de algunas decenas de viejos destructores del conflicto anterior.

Entre los suministros se encuentran muchos carros de combate, algunos de ellos todavía con el barniz de fábrica. Eran los nuevos carros «Lee» que la Chrysler producía al ritmo de 50 a la semana. Habían sido construidos con planchas remachadas, si bien pronto se fabricaron por fundición o soldadura. Tenían un motor Chrysler, refrigerado por aire, de nueve cilindros, que permitía una velocidad máxima de 35 km/h.

El armamento era superior al de cualquier tanque del enemigo, pero el cañón principal, aunque disponía de un cierto movimiento, estaba en torreta fija, lo cual era un defecto bastante generalizado en muchos tanques de la época. La elevada silueta del vehículo suponía también una dificultad, ya que esto significaba un buen blanco para el adversario.

Después de las primeras entregas los británicos aportaron algunas modificaciones al vehículo. La principal será una nueva torreta de fundición y sin el puesto protegido para la ametralladora superior. A este nuevo carro se le llamó «Grant» y tuvo su bautismo de fuego junto a los tanques «Lee» en Africa del Norte en 1942.

Suministrado a la Unión Soviética, el «Lee» combatió en el frente ruso y luchó también con los japoneses en el Pacífico hasta 1944, año en que fue retirado.

Hasta hace pocos años permaneció al servicio del ejército italiano un vehículo continuador del tanque medio «Lee», el excelente cañón autopropulsado de 105 mm M7.

Peso	24,7 t	Autonomía	235 km
Longitud	5,64 m	Tripulación	6
Anchura	2,79 m	Armamento	1 × 75 + 1 × 37 + 4 × 7,62
Altura	3,15 m	Municiones	41 × 75; 179 × 37; 8.000 × 7,62
Luz libre	43 cm	Máx. trinch. superable	2,30 m
Protección (cor. máx.)	50 mm	Máx. escalón superable	61 cm
Motor	Chrysler de 400 HP	Máx. pend. superable	31°
Vel. máx.	35 km/h	Vado	102 cm

Brooke, Francis Alan

Las historias de guerra nunca han querido reconocer el verdadero valor como estratega del general Alan Brooke, entre cuyas hazañas se cuenta la nada despreciable de haber conseguido liberar de la trampa de Dunkerque a nada menos que cerca de 350.000 soldados británicos y franceses. De él decía el general Montgomery que era «el mejor soldado de cuantos, de todos los países, han tomado parte en la última guerra». Efectivamente, entregado al servicio de las armas desde su más temprana juventud, Alan Brooke, que había nacido cerca de la ciudad francesa de Pau el 23 de julio de 1883, prestó servicio en Irlanda, combatió en la India, y en la I Guerra Mundial en el frente francés. En 1916 era comandante, y en 1917 general. Obtuvo todas las condecoraciones posibles e imaginables, desde la Cruz de la Orden del Mérito hasta la Jarretera.

La verdadera grandeza de Brooke surge sin embargo cuando en 1941, en plena II Guerra Mundial, debe afrontar el problema estratégico para una Gran Bretaña que hasta ese momento se ha limitado a defenderse con los medios de que dispone, y a mantener a sus enemigos tras una línea defensiva constituida por el mar y el desierto, sin formular ninguna estrategia que pueda conducirla hasta la victoria final.

Alan Brooke intuye la importancia de la inesperada resistencia soviética ante Moscú. Y como todos los grandes generales británicos, a lo largo de la Historia, funda su estrategia en la guerra naval. Según sus conceptos Alemania deberá ser atacada en un frente donde valiéndose de la especial conformación geográfica y de la cercanía del mar, la logística permitirá a las fuerzas de tierra de Estados Unidos, todavía insuficientes, ejercer una influencia superior a sus posibilidades reales.

En 1942, Alan Brooke opina que con el VIII Ejército en retirada, y Malta y el Canal de la Mancha en peligro mortal, la invasión de Europa sería como hacer un agujero en el agua, por lo tanto la acción fundamental deberá consistir en defender Egipto, y a la vez transportar con toda prisa hombres y suministros al otro lado del Cabo de Buena Esperanza, con objeto de que Gran Bretaña pueda defender el valle del Nilo y los pozos de petróleo persas. Con este proyecto se conseguía igualmente mantener intacta la mitad de la línea de comunicación que todavía está establecida con el Oriente, hasta que por medio de una ofensiva en el desierto y un desembarco en el Norte de Africa fuera posible abrir la otra mitad.

El general Brooke no siempre pudo llevar a la práctica sus proyectos, si bien en todo momento tuvo una clara visión de cuáles eran las acciones adecuadas para la consecución de la victoria final. «Estoy convencido —había escrito en su diario en 1941— que nuestra línea de conducta debía dirigir sus esfuerzos políticos y militares a buscar la conquista del norte de Africa. Desde allí podremos organizar las operaciones de ataque contra Italia». Sin embargo la campaña de Italia es para él, y a causa de la derrota de sus propuestas, fuente de grandes amarguras.

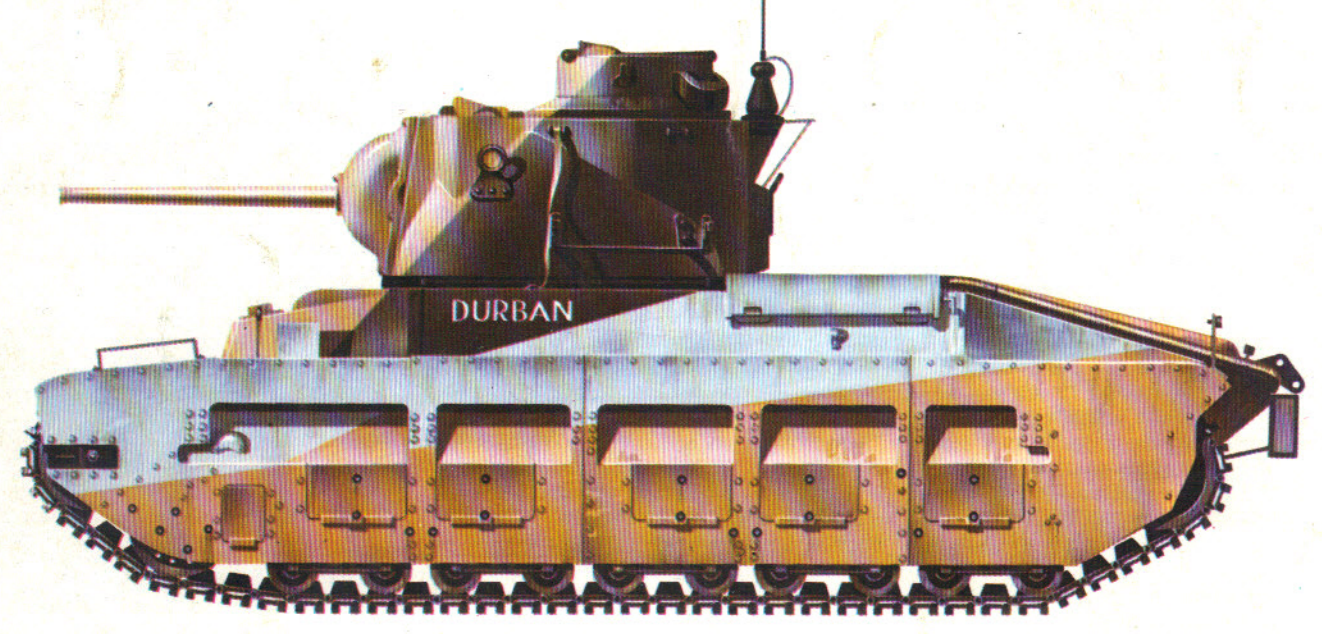


Sobre estas líneas: Retrato de Alan Brooke en el que se aprecia un carácter poco proclive a las concesiones políticas y demagógicas.

Abajo: El general Alan Brooke asiste a unas maniobras efectuadas en Inglaterra en 1939, desde la torreta de un tanque Crusader.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque de infantería Matilda Modelo II



Durante la II Guerra Mundial la pieza anticarro y de acompañamiento típica de las fuerzas del Eje era el 47/32, un arma excelente que podía perforar una coraza de 35 mm a 700 m. Los blindados alemanes siempre fueron capaces de contrarrestar eficazmente a los carros enemigos. De ahí la sorpresa de los soldados que por primera vez vieron aparecer los tanques «Matilda» en el Norte de Africa. Estaban provistos de una coraza de 80 mm contra la que los proyectiles anticarro rebotaban lateralmente.

Al diseñar este tanque se recurrió momentáneamente a los conceptos estratégicos de la I Guerra Mundial que preveían al vehículo acorazado totalmente sometido al soldado de Infantería y a su defensa. Sin embargo, la escasa velocidad y la reducida autonomía serán precisamente las principales faltas de este tanque. Su estructura presenta la novedad de carecer de armazón. Las planchas acorazadas y los elementos de carrocería no iban montados sobre un esqueleto, sino directamente remachados unos a otros, formando un conjunto decididamente robusto, mientras que la torreta y la parte delantera del casco se habían conseguido por fundición.

El armamento preveía una pieza de 40 mm, además de una ametralladora y un fusil ametrallador para el tiro antiaéreo, montado sobre el techo de la torreta. En conjunto y haciendo comparaciones se podía observar que algunos carros del Eje eran más veloces y estaban mejor armados que el Matilda, pero a las piezas más potentes no correspondían protecciones proporcionales. Las corazas italianas y alemanas podían ser perforadas por los proyectiles británicos, mientras que las piezas germanas poco podían contra los enormes carros blindados británicos. Cuando Alemania se dio cuenta de este hecho, recurrió a las piezas anticarro de alta velocidad como el célebre Pak 88, terror de los blindados aliados, y que en su origen era un cañón antiaéreo.

El «Matilda», después de un primer empleo en Francia, en 1939, combatió en el Norte de Africa y Creta hasta 1942. Posteriormente fue empleado en Guinea por las fuerzas australianas, y equipado con combustible especial para funcionar a bajas temperaturas, combatirá con las fuerzas acorazadas del Ejército Rojo.

Año	1938	Autonomía en terr. vario	125 km.
Peso	26,9 t	Tripulación	4
Longitud	5,61 m.	Armamento	1 × 40 mm. + 1 × 7,9 + 1 × 7,7
Anchura	2,59 m.	Municiones	93 × 40 + 2.935 de 7,9 + 600 de 7,7
Altura	2,44 m.	Máx. trinchera super.	2,15 m.
Luz libre	50 cm.	Máx. escalón super.	61 cm.
Protección (coraza máx.)	80 mm.	Máx. pendiente super.	24°
Motor	2 AEC A 183/184 de 87 HP.	Vado	100 cm.
Vel. máx.	24 km/h.		
en carretera	250 km.		

Budienny, Semen M.

Veterano de la revolución de octubre y jefe de extraordinaria popularidad entre los soldados, el general Budienny carecía, sin embargo, de grandes cualidades estratégicas. Probablemente ésta fue la causa por la que su designación por Stalin para ponerse al frente de las operaciones en Ucrania durante la II Guerra Mundial fuera calificada como de «desafortunada». Efectivamente, la derrota de 1942 fue una amarga experiencia para el ejército soviético. Al final de aquel mismo año el mariscal Semen Mijailovich Budienny obtiene el mando en el Cáucaso, aunque dependiendo del general Rodion J. Malinovsky.

Este hombre, que había nacido en 1883 en un pequeño pueblo del Kuban en la Rusia meridional, representó una de las figuras típicas de la vieja guardia bolchevique. «Pravda» lo definió en su momento como el primer sable de la revolución. Sin embargo, ya nonagenario, a sus vecinos confesaba: «Ya no soy el de antes. Los médicos me han prohibido incluso montar a caballo. De todas mis dotes naturales sólo me queda el buen tipo.» En tiempo del zar este cosaco, espadachín, temerario e insolente era conocido como el «guapo sargento». Nicolás II le había investido del título de Caballero de la Orden de San Jorge en todos sus cuatro grados, lo cual no obstó para que en 1917 se pasara a las filas de la Revolución, claro está que el motivo poco tenía que ver con cuestiones ideológicas. Según insinuaron sus amigos, el haber sido abofeteado por un oficial al que había quitado la novia contribuyó no poco al cambio de su mentalidad política.

Amigo íntimo de Stalin, fue miembro del Comité Central y del Presidium del Soviet Supremo, e inspector jefe de las Fuerzas Armadas soviéticas. Poco antes de una carga en Transcaucasia pronunció esta célebre y pintoresca frase, bastante indicativa del especial carácter de este general soviético: «Nuestra situación es desesperada, muchachos. Alegría.» Adversario feroz de Tukachevski, no era tampoco muy estimado por su agudeza intelectual. Dicen que cuando Molotov quería aliviar la tensión de una discusión política demasiado acalorada, le bastaba decir: «Sugiero escuchar el parecer del compañero Budienny.» Todo el mundo, incluso Budienny, se echaba a reír y la discusión se terminaba.

Durante la II Guerra Mundial fue protagonista, según el parecer de otros mariscales rusos, de «la mayor derrota del mundo». Sus 650.000 hombres fueron cercados en Uman y capturados o exterminados. Se salvó huyendo en avión con su colega comisario político Kruschev. Se presentó a Stalin, que lo esperaba refugiado en su Cuartel General, gritando: «Me mato. Me mato.» Stalin se puso a consolarle diciendo amablemente: «También yo podría llegar a equivocarme.» Desde aquel día al general Semen Mijailovich Budienny sólo le quedaba una magnífica e imponente figura.

Pasó sus últimos años jugando al ajedrez con los oficiales de servicio y cortejando a su mujer, cuarenta años más joven que él. Murió a los noventa años, seis meses después de asistir a las ceremonias por el 103 aniversario del nacimiento de Lenin, en la tribuna de honor del Palacio de Congresos del Kremlin.





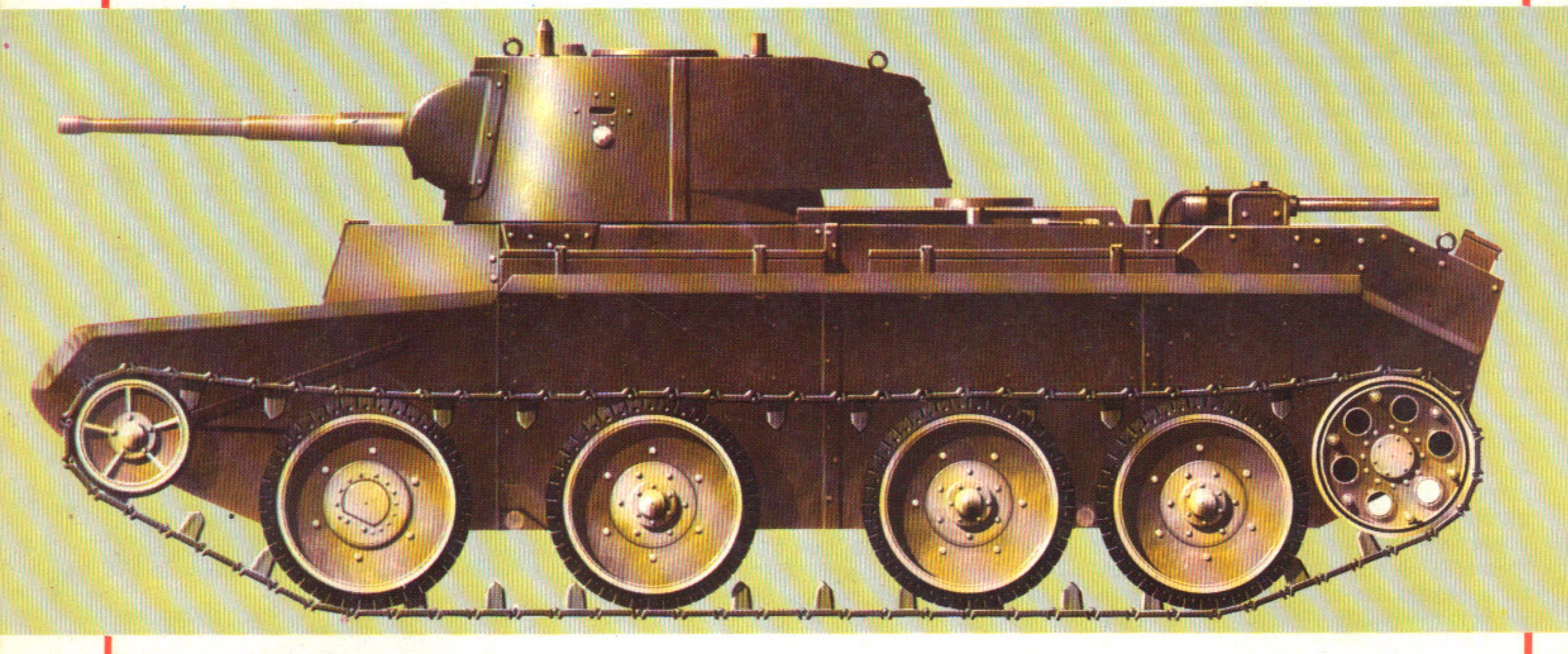


Izquierda: una imagen de la terrible derrota sufrida por la URSS en 1941: las llamas consumen una isla de madera en la periferia de Smolensko.

Sobre estas líneas: el mariscal Semen Budienny, ocho veces condecorado con la Orden de Lenin. Budienny posee la marca mundial de derrotas. En la historia militar, ningún otro jefe ha conseguido perder 650.000 hombres en unas semanas.

PROTAGONISTAS Y ARMAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

Tanque Bistrochodny



En 1931, la Unión Soviética adquirió de los Estados Unidos dos carros de combate Christie con el fin de realizar investigaciones técnicas para fabricar un carro que debía equipar a las fuerzas blindadas del Ejército Rojo.

El tanque norteamericano tenía una característica revolucionaria: podía moverse sobre distintos terrenos gracias a sus cadenas y, si era necesario, después de haber quitado las cadenas en una operación muy simple, podía moverse en carretera gracias a sus firmes ruedas provistas de un macizo anillo de goma que hacía de guía.

Nació así, en un solo mes, el carro BT (de las palabras Bistrochodny Tank), o carro veloz. El BT, aunque no dio un juego excepcional, fue sin duda un buen carro. Después del bautismo de fuego en España, combatió en Manchuria contra los japoneses, en Polonia, en Finlandia, y finalmente en suelo ruso, donde operó activamente hasta 1941, para ser luego empleado en reconocimiento y adiestramiento hasta 1943.

El tanque BT se pensó para servir en las unidades acorazadas y mecanizadas de fuerte autonomía. Tenían como objetivo intervenir en la retaguardia enemiga y tomar los centros neurálgicos, tales como cuarteles generales, centros de suministros y campos de aviación. En estas circunstancias su elevada velocidad suponía una indudable ventaja.

La mencionada posibilidad de este tanque de moverse sobre sus ruedas, nunca fue totalmente explotada por el Ejército Rojo en operaciones militares. En el curso de su experiencia bélica este vehículo fue sufriendo sucesivas modificaciones y mejoras. El BT-7 surge de una transformación sobre su propia coraza, que en este caso es de soldadura y con las placas inclinadas con el fin de aumentar su invulnerabilidad. De este modelo se fabricó también la versión para el mando, así como otro modelo para proporcionar apoyo de fuego artillero, sin que hubiera que modificar la torreta.

En el transcurso de 1938 se había desarrollado un nuevo motor diesel de dos cilindros en V, específicamente orientado a ser instalado en los tanques. A partir de entonces se instaló en todos los modelos de BT-7 que fueron fabricándose. De este modo, su nueva potencia proporcionaba a las divisiones acorazadas del Ejército soviético una autonomía mucho mayor para las operaciones de lo que había sido posible hasta ese momento.

Año	1936
Peso	13,8 t.
Longitud	5,66 m
Anchura	2,29 m
Luz libre	41 cm
Protección (coraza máx.)	22 mm
Motor	M 17T de 450 HP
Vel. máx. sobre ruedas	73 km/h
Vel. máx. sobre cadenas	53 km/h
Autonomía sobre ruedas	500 km
Autonomía sobre cadenas	375 km
Tripulación	3
Armamento	1 de 45 2-3 de 7,62
Municionamiento	188 de 45 2.394 de 7,62
Máx. trinchera superable	2,00 m
Máx. elevación superable	0,55 m
Máx. pendiente superable	32°
Vado	1,20 m